

Przewoźnik umowny – ryzyka i zagrożenia

Gdy mówimy o przewoźniku umownym, zwykle mamy na myśli spedytora, który zawiera ze zleceniodawcą umowę przewozu. Poprzez jej zawarcie wstępuje on w stosunek umowy przewozu, a ponieważ sam nie dokonuje przewozu, występuje w tejże umowie jako tzw. przewoźnik umowny. Również przewoźnik drogowy, który wykonanie przewozu zleca podwykonawcy, może występować jako przewoźnik umowny. Wiąże się to jednak z pewnymi zagrożeniami i ryzykiem.

Nie jest tajemnicą, że wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozów wiąże się z wieloma pułapkami, które czyhają na mniej zaradnych i mniej zorientowanych przewoźników. Zostało to dość szeroko opisane w licznych publikacjach, które od kilku lat ukazują się prasie transportowej i na portalach transportowych. W tym artykule chcę zwrócić uwagę na zagrożenia jakie towarzyszą przewoźnikom w sytuacji, gdy zlecają oni przewóz towaru podwykonawcom, stając się przez to tzw. przewoźnikami umownymi.

Oczywistym jest, że przewoźnik drogowy prowadzący działalność w zakresie przewozu towarów, wykonuje je posia-

tylko wykonanie przewozu zleca swoim podwykonawcom. Zdarza się, że przewozy zlecane podwykonawcom stanowią ponad połowę zleceń przyjętych przez przewoźnika do wykonania. Część przewoźników nawet całkowicie przechodzi na pośrednictwo przy przewozie rzeczy, czyli na tzw. spedycję. Jest to niewątpliwie podyktowane trudną sytuacją gospodarczą, która objawia się dość znacznymi kosztami faktycznego wykonywania przewozów w stosunku do osiągniętych przychodów oraz istnieniem wygodniejszej i bardziej intratnej formy wykonywania transportu, jaką w obecnym modelu jest spedycja. I choć prowadzenie przez doświadczonych



Jerzy Różyk

Ponad 26 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 11 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych. Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni. Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

Wykonywanie przewozów z wykorzystaniem podwykonawców (przewoźników dalszych) w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym, jest traktowane jako pośrednictwo przy przewozie rzeczy i podlega zatem przepisom ustawy o transporcie drogowym.

danymi przez siebie pojazdami lub tymi, którymi dysponuje (np. leasingowanymi). Nie jest też nowością, że posiada on stosowne uprawnienia, którymi są:

- ▶ licencja na krajowy transport drogowy, jeśli wykonuje przewozy wyłącznie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej (art. 12. ust. 1. u.t.d.),
- ▶ licencja na międzynarodowy transport drogowy, jeśli wykonuje przewozy międzynarodowe i ewentualnie krajowe (art. 12. ust. 2. i 2a. u.t.d.).

Z przewoźnika w spedytora?

Obecnie pewna liczba przewoźników nie zawsze samodzielnie realizuje transport,

przewoźników działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycji) stanowi dla nich dość „łatwy kawałek chleba”, to wprowadzenie do działalności transportowej dodatkowych usług jest obciążone dodatkowym ryzykiem, którego przewoźnicy zazwyczaj nie biorą pod uwagę.

A stan prawny jest taki, że przewoźnik wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy musi posiadać odpowiednie uprawnienie do wykonywania tego rodzaju działalności (art. 5 ust. 1. u.t.d.). Takie uprawnienie daje licencja na krajowy transport drogowy, która umożliwia wykonywanie transportu drogowego

również w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (art. 12. ust. 1a. u.t.d.). Ustawa o transporcie drogowym obowiązuje również przewoźnika do posiadania zabezpieczenia finansowego w wysokości 50 tys. euro (art. 5 ust. 3. pkt. 3 lit. c. u.t.d.). Fakt prowadzenia działalności



**Czytaj też
inne artykuły naszego
działu prawnego
i podatkowego**

Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum

w takim zakresie wymaga również zgłoszenia tego odpowiedniemu organowi.

Inaczej w kraju, inaczej za granicą

Sprawa jest prosta, gdy dotyczy przewoźników krajowych, którzy zazwyczaj posiadają jedynie licencję na krajowy transport drogowy. Taka licencja, w myśl art. 12. ust. 1a. u.t.d., uprawnia ich do prowadzenia działalności również w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, niemniej jednak taka działalność może być wykonywana pod warunkiem spełnienia obowiązków określonych powyżej. Wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy bez stosownych uprawnień stanowi naruszenie i może być dla organu kontrolującego podstawą do nałożenia grzywny w wysokości 8 tys. zł za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

Sprawa nie jest już taka prosta, gdy dotyczy przewoźników międzynarodowych, posiadających jedynie licencję na międzynarodowy transport drogowy. Licencja ta uprawnia ich zarówno do wykonywania przewozów międzynarodowych,

jak również krajowych (art. 12. ust. 2. i 2a. u.t.d.). Nie wszyscy jednak wiedzą o tym, że licencja międzynarodowa nie uprawnia do wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Taka wiedza nie jest im potrzebna, gdy wykonują przewozy pojazdami własnymi lub np. leasingowanymi, którymi dysponują, ale jest niezbędna, gdy zlecają wykonywanie przewozów podwykonawcom. Jeżeli więc przewoźnik posiada jedynie licencję na międzynarodowy transport drogowy, a wykonuje również działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy,

wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

Lekki nie ma lekko

Dużo gorzej wygląda to u przewoźników wykonujących przewozy zarówno międzynarodowe, jak i krajowe pojazdami o dmc do 3,5 t. Wykonywanie transportu drogowego takimi pojazdami, zgodnie z art. 3 pkt 1 ust. 2. u.t.d., nie wymaga od przewoźników posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego, o której mówi art. 5 pkt 1. u.t.d. Nie mając żadnej licencji, taki przewoźnik nie



Tzw. odsprzedawanie zleceń innym przewoźnikom nie zmienia automatycznie przewoźnika w spedytora. Jeśli więc przewoźnik zawarł ze swoim zleceniodawcą umowę przewozu, to ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik i zgodnie z art. 3 konwencji CMR i art. 5 Prawa przewozowego ponosi odpowiedzialność za swoich podwykonawców, pomimo że faktycznie nie bierze udziału w samym przewozie.

narusza art. 5 ust. 1. ustawy o transporcie drogowym, co również może stanowić dla organu kontrolującego podstawę do nałożenia grzywny w wys. 8 tys. zł za

może wykonywać przewozy pojazdami z przyczepą, jeśli łączna dmc zespołu pojazdów przekracza 3,5 t. Nie może on również wykonywać działalności

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu **TRANSORA**



Głównym zadaniem Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA jest przekazywanie przewoźnikom pełnej i kompleksowej wiedzy eksperckiej z zakresu specjalności poszczególnych jej członków. Ekspersi Rady w ramach prowadzonych przez siebie działalności podejmują w imieniu przewoźników stosowne działania w kierunku ochrony ich interesów.

Rada skupia doświadczonych prawników i diagnostów ryzyka specjalizujących się w prawie transportowym, administracyjnym i cywilnym, w obsłudze roszczeń, szkód oraz ubezpieczeń transportowych, jak również w ocenie ryzyka transportowego.

Więcej informacji na stronie: www.transora.pl

w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, gdyż zarówno jedno, jak i drugie wymaga posiadania stosownej licencji. Brak uprawnień może stanowić dla organu kontrolującego podstawę do nałożenia grzywny w wysokości 8 tys. zł za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

W każdym z tych przypadków organ kontrolujący może stwierdzić naruszenie jedynie w czasie kontroli w siedzibie przewoźnika, gdyż stwierdzenie takiego naruszenia „na drodze” nie będzie raczej możliwe, albowiem przewoźnik faktyczny wykonujący przewóz zapewne będzie miał stosowne uprawnienia do wykonywania przewozu.

Transport czy spedycja?

Jeżeli przewoźnik wykonuje przewozy za pośrednictwem podwykonawców (przewoźników dalszych), zgodnie art. 3 konwencji CMR i art. 5 ustawy Prawo Przewozowe, ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody powstałe w czasie wykonywania przewozu przez swoich podwykonawców. Jedynym odstępstwem od powyższej zasady jest zawarcie przez przewoźnika ze swoim zleceniodawcą (kontrahentem) umowy spedycji, która nie będzie podlegała prawu przewozowemu, tylko kodeksowi cywilnemu. Doświadczenie wskazuje jednak, że skoro większość firm spedycyjnych zawiera ze swoimi zleceniodawcami umowy przewozu, to umowa przewozowa jest poniekąd standardem przy prowadzeniu działalności stricte transportowej.

Tzw. odsprzedawanie zleceń innym przewoźnikom nie zmienia zatem przewoźnika w spedytora. Jeśli więc przewoźnik zawarł ze swoim zleceniodawcą umowę przewozu, to ponosi taką samą odpowiedzialność jak przewoźnik i zgodnie art. 3 konwencji CMR i art. 5 prawa przewozowego również ponosi odpowiedzialność za swoich podwykonawców, pomimo że faktycznie nie bierze udziału w samym przewozie.



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

www.cds-odszkodowania.pl

Co z polisą?

Zlecenie przewozów podwykonawcom wiąże się, niestety, z dość dużym zagrożeniem nie pokrywania szkód z polis OCP przewoźników. Większość zakładów ubezpieczeń, pomimo że udziela ochrony za przewozy wykonywane przez podwykonawców, to w swoich warunkach stosuje zapisy narzucające obowiązek wystawiania listów przewozowych właśnie na tych przewoźników (ubezpieczających). Taki obowiązek powoduje, że przewoźnikiem wpisanym do listu przewozowego może być wyłącznie przewoźnik zlecający przewóz (ubezpieczający), a nie podwykonawca. To rodzi dość duże ryzyko, albowiem powszechnym zwyczajem i utartą praktyką jest wpisywanie do listów przewozowych przewoźników faktycznych, czyli

tych, którzy przyjmują od nadawcy towar do przewozu. W takiej sytuacji dane przewoźnika zlecającego przewóz (ubezpieczającego) nie znajdują się w liście przewozowym i w przypadku powstania szkody w czasie przewozu przez podwykonawcę zakład ubezpieczeń dość łatwo i zza biurka odmówi jej pokrycia z polisy OCP. Jeżeli dodatkowo polisa podwykonawcy nie pokryje szkody ze względu na inne wyłączenia, to przewoźnik będzie musiał pokryć szkodę z własnych środków. Dlatego ważne jest, aby w sytuacji, gdy przewoźnik zleca przewozy podwykonawcom, jego polisa OCP zawierała zapisy, które zwalniają ubezpieczającego z obowiązku wpisywania go w listy przewozowe, a jednocześnie umożliwiają wpisywanie w nie jego podwykonawców.

Zagrożenia przewoźnika umownego

Głównymi zagrożeniami dla przewoźników zlecających podwykonawcom przewóz towarów są:

- ryzyko ponoszenia kar za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji,
- ryzyko ponoszenia w pierwszej kolejności odpowiedzialności za nienależyte wykonanie przez podwykonawcę umowy przewozu,
- ryzyko pokrywania szkód z własnych środków, jeżeli polisa OCP będzie zawierała zapisy pozwalające ubezpieczycielowi na odmówienie odszkodowania.

Jak widać, instytucja tzw. przewoźnika umownego nie jest zarezerwowana wyłącznie dla spedycji. Należy zatem mieć na uwadze, że przewoźnikiem umownym jest również każdy przewoźnik, który realizuje przewozy za pośrednictwem podwykonawców. Każdy przewoźnik decydując się na prowadzenie działalności w takiej formie powinien więc liczyć się z konsekwencjami, jakie mogą towarzyszyć takiej działalności. Przede wszystkim ryzykuje nałożenie kary za brak licencji na pośrednictwo przy przewozie rzeczy w wysokości 8 tys. zł, w pozostałych przypadkach kwota, jaką będzie musiał zapłacić, może być znacznie wyższa.

Decydując się na prowadzenie działalności transportowej w określonym modelu zadbajmy więc o posiadanie odpowiednich licencji lub zezwoleń oraz o taką polisę OCP, która będzie chronić od ryzyk jakie na siebie przyjmujemy. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.pl



Kompleksowy katalog firm branży transportowej i logistycznej

Katalogis.net

Dołącz już dziś

Cały świat logistyki i transportu scalony w jednym miejscu